Kaderbrief 2025

Versie 18 september 2023

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Algemene ontwikkelingen 4

3. Financiële uitgangspunten 6

1. Inleiding

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 34b bepaald dat het bestuur van een bedrijfsvoeringsorganisatie voor 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders.

De Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is een intergemeentelijke samenwerking in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en is daarbij beleidsondersteunend.

De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. Hierdoor wordt door het bestuur van de BVO DRAN een kaderbrief opgesteld waarin inzicht wordt gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders voor de komende jaren.

Met deze Kaderbrief 2025 geeft het bestuur (procesmatig) dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 van de BVO DRAN. Dit stelt de deelnemende gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

Door de vervoersorganisatie wordt een concept ontwerp MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de vastgestelde Kaderbrief 2025 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten.

Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2025-2028 wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1). Volgens de wet zendt het bestuur de ontwerpbegroting minimaal twaalf weken voor vaststelling van de begroting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. De BVO DRAN heeft in de planning met een ruimere periode rekening gehouden, er bevinden zich zestien weken tussen toezending van de ontwerpbegroting en vaststelling van de begroting.

PROCESSTAP MJPB 2025-2028	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	15 februari 2024
Vaststelling ontwerp MJPB 2025-2028 door algemeen bestuur	7 maart 2024
Verzending ontwerp MJPB 2025-2028 aan gemeenten	8 maart 2024
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	31 mei 2024
Oordeel over zienswijze door algemeen bestuur	7 juni 2024
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	6 juni 2024
Vaststelling MJPB 2025-2028 door algemeen bestuur	27 juni 2024
Verzending MJPB 2025-2028 aan gemeenten en provincie	28 juni 2024

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2024. In hoofdstuk 3 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 per begrotingspost weergegeven.

2. Algemene ontwikkelingen

Ontwikkelingen zijn afhankelijk van de componenten prijs (P) per eenheid en hoeveelheid (Q).

Sinds 1 augustus 2020 zijn de huidige contracten met vervoerders ingegaan. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index) Ook het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan jaarlijkse indexatie (CPI index).

De huidige contractperiode met vervoerders eindigt op 31 juli 2024 en betreft de initiële looptijd van 4 jaar. Bij verlenging van de huidige contracten kan maximaal drie maal een contractduur van 2 jaar worden overeengekomen. In het vraagafhankelijk vervoer heeft bij drie van de vier percelen een eerste verlenging van 2 jaar plaatsgevonden. In het routevervoer is dit bij zes van de negen percelen overeengekomen.

Op het moment dat er sprake is van verlenging wordt het daarbij overeengekomen tarief verwerkt in de ontwerpbegroting. Dit tarief is nog steeds gebaseerd op het tarief uit de oorspronkelijke contracten uit 2020 voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. De bij verlenging overeengekomen vergoeding voor de meerkosten van zero emissie gereden vervoer wordt binnen de afgesproken kaders in de ontwerpbegroting verwerkt.

Voor de percelen waarvoor de contracten niet zijn verlengd is inmiddels een aanbestedingsprocedure opgestart. Naar verwachting worden de offertes in december van dit jaar ontvangen en vindt gunning van opdrachten uiterlijk in januari 2024 plaats. Daarmee zijn de tarieven in januari 2024 bekend en worden deze verwerkt in de concept ontwerp MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024. Deze tarieven zijn vervolgens onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index).

De gemiddelde NEA indexatie blijkt tot en met 2022 gezien rond de 2% te schommelen. Binnen de huidige meerjarige begroting is daardoor vanaf 2025 ook rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie van de vervoerskosten van 2%. Door de explosief gestegen brandstofprijzen, de hoge inflatie en de loonindexatie is de NEA indexatie per 1 januari 2023 incidenteel op 13,7% bepaald. Door het structurele effect van de loonindexatie is in de huidige begroting voor de jaarschijf 2024 rekening gehouden met een NEA indexatie van 4,3%.

Door een blijvend tekort aan chauffeurs, is op dit moment de verwachting dat loonindexatie de komende jaren structureel op een hoger niveau zal blijven dan voorheen gebruikelijk. Daarnaast is inmiddels bekend dat brandstofprijzen 1 januari 2024 flink gaan stijgen. Beide constateringen zorgen ervoor dat voor de jaarschijf 2024 rekening moet worden gehouden dat de feitelijke NEA indexatie hoger uitvalt dan de in de huidige begroting voorziene 4,3%. In de nieuwe ontwerpbegroting wordt de werkelijke NEA indexatie per 1 januari 2024 verwerkt. Voor de jaren vanaf 2025 en verder zal door voorgaande worden gerekend met een structurele jaarlijkse NEA indexatie van 3% in plaats van de huidige 2%.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten vanaf de start van AVAN tot aan de start van de Coronacrisis over de gehele linie een toename zien. Aansluitend aan de Coronacrisis zien we een herstel van de vervoersvolumes en naar de huidige inschatting is er momenteel geen sprake meer van zogenaamde Coronaeffecten op het vervoer. Hierdoor wordt als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd voor het opstellen van de nieuwe ontwerpbegroting.

Gelet op de geschetste ontwikkelingen in het vervoersvolume is het meest recente feitelijke vervoer de beste indicatie om als uitgangspunt te dienen voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Doordat de planning voor het opstellen van de ontwerpbegroting vanaf deze begrotingscyclus naar voren is gehaald (zie processtappen inleiding), kan de bepaling van de hoeveelheid vervoer niet meer gebaseerd worden op de laatste 4 maanden van voorgaand jaar. De gegevens van de maand december zijn op dat moment namelijk nog niet bekend. Ter bepaling van de hoeveelheden vervoer wordt nu de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt. Deze 3 maanden zijn nog steeds een goede indicatie om als uitgangspunt te dienen voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het vervoer worden dezelfde algemene uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%), leerlingenvervoer (+5%) en vraagafhankelijk vervoer (+10%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2024.

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting vervoerskosten. Dit verzoek gaat gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses. In het verleden door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten voor de meerjarige toename van het vervoer blijven gehandhaafd bij het opstellen van de ontwerpbegroting.

Vanaf 2024 is er geen provinciale Wmo subsidie meer toegekend voor het vraagafhankelijk vervoer. Binnen dit bedrag was ook een bijdrage beheerskosten opgenomen ter dekking van de BVO lasten. De afbouw van de Wmo subsidie heeft afgelopen jaren tot een geleidelijke kostentoename voor de gemeenten geleid.

Voor de kosten callcenter wordt, door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) wordt ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

In 2023 komen de bestedingen BVO lasten naar verwachting lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Meerjarenprogrammabegroting 2025-2028

Voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2023
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2023

Tabel 1: uitgangspunten MJPB 2025-2028

3.2 Gewijzigde begroting 2024

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2023
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2023

Tabel 2: uitgangspunten gewijzigde begroting 2024